

SZIEGEDI TAMÁS*

Balázs Mór, a budapesti villamosközlekedés és a millenniumi kisföldalatti egyik megteremtője

A XIX. század nemcsak a magyar történelemnek, hanem a hazai közlekedésügynek is feledhetetlen útkereső évszázada.

A magyar közlekedésügy nagyjaira emlékezve, először természetesen **Széchenyi István**, a legnagyobb magyar neve jut eszünkbe. Tisztelettel gondolunk **Baross Gáborra**, a „vasminiszterre” és **Vásárhelyi Pálra**, folyóink szabályozójára is. **Balázs Mór** neve nem ilyen közismert. Jelen kiselőadás az ő emlékét, munkásságát méltatja, szerényen hozzájárulhat ahhoz, hogy tiszteletünket szélesebb körben fejezzük ki iránta. Rövid élete, munkássága jellemző a múlt századi „úttörők” életpályájára.

Balázs Mór (1849–1897) a Budapesti Városi Villamos Vasút Társaság (BVVV) alapító vezérigazgatója volt. Közlekedési tanulmányokat folytatott Angliában. Elképzelései alapján indult meg Budapesten az első villamos 1889. július 30-án az Egyetem tér és az Orczy tér között az akkori Stáció, a mai Baross utcában. A földalatti villamosvasút építésének eszméje és kivitelezésének munkája is az ő nevéhez fűződik. Ezzel az alkotásával nagy érdemeket szerzett Budapest világvárossá történő fejlesztésében. További közlekedésfejlesztési terveinek befejezése előtt, fiatalon halt meg.

Balázs Mór rövid életműve a kiegyezés utáni Magyarország dinamikus fejlődési szakaszában a világvárossá váló Budapest tömegközlekedésének fejlesztése terén meghatározó volt. A következőkben ezt érzékeltetem, munkássága néhány kiemelkedő mozzanatának, eredményének részleteiből felelevenítéssel.

A budapesti villamosvasút megszületésével kapcsolatban igen nagy jelentőségű az a terv, amelyet Balázs Mór 1885-ben készített, és egy évvel később nyomtatásban is megjelentetett. Műve előszavában kifejtette, hogy célja „a várost és a környékét felölelő közúti vaspályahálózat kiépítése”. Tervében – egyetlen villamosvonal kivételével – gőzvontatású vasútvonalak alkották a hálózatot. Balázs Mór terve a gőzvontatás előnyeit hangsúlyozta a lóvontatással szemben: a nagyobb teherbírást, az egyenletes sebességet, a biztonságos fékezést, a kevesebb balesetet.

A gépi vontatás bevezetésének gondolata Budapesten is a gőzüzemhez kapcsolódott, hiszen a fővárosban ekkor már két gőzüzemű vasút: a sikló és a fogaskerekű vasút is működött. Ezek azonban – speciális jellegük folytán – semmi esetre sem lehettek előfutárai a gépi vontatású közlekedésnek, annál is kevésbé, mert mielőtt a gőzüzemű közúti vasutakat megépíthették volna, máris a villamosüzem alkalmazása mellett döntöttek.

* BKV Rt. Portfólió Kezelő Iroda, 1072 Budapest, Akácfa utca 15.

A Balázs-féle hálózati tervben a Városliget–Podmaniczky utcai, a Nagykörút–Boráros téri gőzvasúti vonalak, valamint a rakparti villamosvasút közhálózatot alkotott volna. Ezenkívül a köztemetői vonal, a Stáció utcai, a Déli Vaspályához vezető, a városmajori, a zugligeti, a lipótmezei és végül a Duna-parton Újpestig vezető vonalak szerepeltek a tervben. Ezt a hálózatot Balázs vicinális vonalakkal óhajtotta kiegészíteni. Albertfalván át Promontorra (Budafokra) és Tétényre (Nagy-téténybe); a külső Kerepesi úton Rákosfalvára, onnan Pusztaszentmihályra, illetve a Cinkotán át Kerepesre vezető elővárosi vasutakkal.

Az összehangolt vonalhálózatból álló fejlesztési terv – amely Balázs Mór halála után nagyjában egészében megvalósult és a mai hálózat gerincét képezi – valóban sokban segíthette volna a budapesti városi vasúthálózat észszerű és a közönség érdekeit szolgáló kialakítását. Addig ugyanis a lóvasút-társaság üzleti érdekei szerint kialakított egyes útvonalakra beadott tervek alapján engedélyezték vagy utasították el az építési ajánlatokat. A Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) igyekezett kihasználni azt a korábban szerzett előnyét, hogy előjoga van a fővárosban építendő lóvasutakra. A hatóságoknak egyes, kevésbé jövedelmezőnek ígérkező, de az utasok szempontjából fontos vonalak létesítésére vonatkozó kívánságait vagy megtagadták, vagy teljesíthetetlen feltételekhez kötötték. A főváros kereste a megoldást a tarthatatlan helyzet megváltoztatására. Balázs Mórral és érdektársaival tárgyalásokat folytattak három gőzvontatású vonalra és a Duna-parti villamosvasútra vonatkozóan. A Duna-parti villamosvasút tárgyalása során tapasztalt idegenkedés eloszlatására és a villamosvasút használhatóságának bizonyítására az ajánlattevők próbavasút építését vállalták.

A Nyugati pályaudvartól a Király utcáig vezető, 1000 mm nyomtávolságú próbavasút építésére 1887. október 1-jén adta ki az engedélyt Baross Gábor kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter. A Siemens cég új, alsóvezetékes rendszere szerint épített vasútvonal nem egészen két hónap alatt készült el, 1887. november 28-án nyitották meg. A kocsipark mindössze két motor- és egy pótkocsiból állt. A próbavasút „műszaki bázisát” a Nyugati pályaudvar előtt emelt deszkaépítmény alkotta, amely kocsiszín és áramfejlesztő telep céljára szolgált. Az áramfejlesztő gépeket két, egyenként 11,8 kW teljesítményű lokomobil gőzgép hajtotta.

A nagykörúti próbavasúttal kapcsolatos jó tapasztalatok arra készítették a vállalkozókat, hogy korábbi ajánlatukat módosítva, a Podmaniczky és a Stáció utcai vonalakon is a villamos vontatás engedélyezését kérik gőzüzem helyett. A hatóságok, noha továbbra sem bíztak túlságosan a villamosvasútban, végül is hozzájárultak a villamosvasút létesítéséhez mindkét vonalon.

A villamos üzem kezdetén a vasutak maguk termelték az áramot. A 300 V üzemfeszültségű áramot a Kertész u. 22. sz. alatti, 1888-ban létesült áramfejlesztő telep szolgáltatta. Ez volt a BVV első állandó áramfejlesztő telepe, mely a mai BKV székház udvarán működött. Teljesítménye 117 kW volt. Ugyanitt épült fel az első földszintes igazgatósági épület is.

A járművek tárolására és javítására két forgalmi telepet létesítettek, az egyiket a Stáció utcában, a másikat az Aréna úton. Készenlétben tartottak gőzmozdonyokat is, az esetleges forgalmi zavarok elhárítására.

A Podmaniczky utcai vonalon a felnőttek 8, a gyermekek 5 krajcárért utazhattak, a rövidebb Stáció utcai vonalon 6, illetve 4 krajcárba került egy jegy. Mennyit érhetett ez a pénz akkor?

Válasz helyett gondoljunk **Móricz Zsigmond** novellájára, a hét krajcárra.

1889-ben a Budapesti Városi Vasút (BVV) a főváros új, még csak részben elkészült főútvonalán, a Nagykörúton már normál nyomtávú villamosvasutat épített. A próbavasutat elbontották, helyette 1890. március 6-án a Kerepesi (Rákóczi) útig vezető vonalrészletet adták át a forgalomnak, ugyanez év augusztus 7-én megnyitották a nagykörúti villamosvasút Üllői útig vezető szakaszát is.

A vonatszemélyzeti utasításból két, a korra jellemző paragrafust idézünk: „4. §. Szesztes italok túlzott (!) élvezete a szolgálat alatt tiltva van.” (Úgy látszik, valamennyit mégis lehetett inni.)

A 8. §. viszont kimondta, hogy: „Bármilyen néven nevezendő borralaló elfogadása meg van tiltva.” Ez a tiltás igen érzékenyen érintette a villamoskalauzokat és hátrányosan is, az omnibuszkalauzokhoz képest, akik a borralalókból jelentős mellékjövedelemre tehetek szert.

1891 márciusában változás következett be a villamosvasúti társaság státusában: megalakult a Budapesti Városi Villamos Vasút Rt. A részvénytársaságot az Angol–Magyar Bank alapította, mi-

után a korábbi vállalkozóktól megvették a villamosvasúti hálózatot és berendezéseket. A BVVV első vezérigazgatója Balázs Mór, a budapesti villamosvasút létrehozásának legfáradhatatlanabb szorgalmazója lett.

Ennek a korszaknak a konstruktivitását jelzi, hogy Budapest két konkurens közlekedési vállalatának – a BVVV-nek és a BKVT-nek – volt egy „közös vállalkozása” is: a millenniumi földalatti vasút. A Belvárost a Városligettel összekötő földalatti vasút az európai kontinens első földalatti villamosvasútja volt: Európában ugyanis csak Anglia előzte meg hazánkat a földalatti vasutak építésében. Az angol fővárosban 1863-ban nyitották meg a világ első földalatti vasútját, amely még gőzvontatással működött. A londoni földalatti vasút első villamos üzemű vonalát – mozdonyos üzemmel – 1890-ben adták át a forgalomnak.

A budapesti földalatti vasút létrejötte a Sugárút (Andrássy út) történetéhez kapcsolódott. A Sugárutat, amely az erőteljesen fejlődő Terézváros közlekedési gondjainak, a Király utca tehermentesítésének megoldása mellett a főváros szépségét, nagyvárosi jellegét is hivatva volt elősegíteni, 1876. augusztus 20-án nyitották meg.

Még be sem fejeződött az építése, amikor a Pesti Közúti Vaspálya Társaság (PKVT) már beadta az első lóvasút-építési tervet a Sugárútra, amit a következő évtizedben még jó néhány követett, de mindhiába, mert a hatóságok esztétikai okokból nem engedélyeztek itt közúti vasútépítést. Az impozáns úton a tömegközlekedést kizárólag omnibuszokkal kívánták lebonyolítani.

Nemcsak a lóvasút engedélyezése elől zárkóztak el, hanem Budapest első villamosvasúti ajánlatát is elutasították 1883-ban a Sugárút eleganciájának féltése miatt. Az omnibuszok ugyanakkor egyre kevésbé birkóztak meg az állandóan növekvő forgalommal. Az 1890-es évek elején az Andrássy út tömegközlekedésének megoldását a közlő millennium is sürgette. A Városligetben rendezendő kiállítás látogatóinak szállításáról gondoskodni kellett.

A földalatti vasút eszméje Balázs Mórtól, a BVVV vezérigazgatójától származott. 1893 nyarán a Siemens és Halske cég, amely élénk figyelemmel kísérte az Andrássy úti közlekedés kiépítésének ügyében bekövetkezett fejleményeket, értesülve az alsóvezetékes villamos és általában mindenfajta felszíni villamosvasút kivitelezési lehetőségének elvetéséről, tervet dolgozott ki a Belvároshoz a Városligetig vezető földalatti vasút létesítésére. A tervet szerint az új közlekedés megvalósításával *„a kor színvonalán állva, egy új közlekedési vonalat, egy valószínű városi vasutat nyerne (ti. a főváros), amellyel eddig sem Párizs, sem Bécs nem dicsekedhetik”*.

A műszaki leírások és ismertetések után a tervet készítői részletes költségvetést és nyereségszámítást is adtak. Kétségtelen, hogy ezek az adatok jobban érdekelték a pesti kapitalista vállalkozókat, mint az új műszaki megoldásokat tartalmazó részletek. A jövedelmezőségi számítások kedvezőségéhez kétség nem férhetett, hiszen a befektetett tőke évi 7,5–10,4%-os tiszta jövedelmezőségét ígérték, legalább évi 6,5 millió utassal számolva.

A BVVV és a BKVT 1894. január 22-én nyújtotta be a hatóságokhoz közös ajánlatát az Andrássy úti földalatti vasút kiépítésére. 1894. július 6-án a BVVV és a BKVT megkötötte Budapest székesfőváros közönségével a területhasználati szerződést. Az engedélyokiratot a kereskedelemügyi miniszter 1894. augusztus 9-én állította ki.

Az európai szárazföld első földalatti villamosvasútja a rendelkezésre álló rövid idő alatt, az előirányzott költségkereten belül és üzembiztos kivitelben készült el. Elsősége mellett számos műszaki újdonsággal is dicsekedhetett. Itt alkalmaztak a világon először földalatti vasúti motorkocsikat. Az automatikusan működő biztosítóberendezés a kor legmodernebb berendezésének számított.

A döntési és kivitelezési folyamat gyorsasága – mindössze két évig tartott – példamutató lehetne a budapesti metró-építés jelenlegi helyzetében is.

A földalatti vasút létrehozói méltán büszkélkedtek alkotásukkal, és nagy gondot fordítottak arra, hogy a vasutat a „legmagasabb köröknek” is bemutassák. Kívánságuk teljesült. Az ezredévi kiállítás alkalmából Budapestre érkezett **Ferenc József** 1896. május 8-án meglátogatta a földalatti vasutat. A látogatásról a sajtó részletesen beszámolt. A király déli 12 órakor érkezett kíséretével a Gizella téri végállomásra, ahol miután átvette a vasutat bemutató, 18 képet tartalmazó díszkötésű fényképalbumot, aláírta a vendégkönyvet, és „legkegyelmesebben” megengedte, hogy a vasút róla neveztesse el.

Az európai kontinens első földalatti vasútja az előkelőségeken kívül a szakemberek körében is nagy elismerést váltott ki, és szép sikerrel szerepelt az 1900-as párizsi világkiállításon. A kiállításon a földalatti vasút műszaki rajzain, az építkezést bemutató fényképeken kívül az alagút egy részének 1:1 arányú modelljét és egy faburkolatú motorkocsit állítottak ki. Különösen a motorkocsi görbített hossztartós kialakítása keltett nagy feltűnést. A világkiállításon a földalatti vasút aranyérmet nyert.

Balázs Mór érdemei ezekben az alkotásokban, sikeres üzemeltetésükben elévülhetetlenek. A Budapesti Közlekedési Részvénytársaság a közforgalmú közlekedés területén kimagasló munkát végzők tevékenységének elismeréséül 1998-ban megalapította a „BKV Rt. Balázs Mór-díj”-at. A díj maga díszdobozban elhelyezett ezüst érme, amelyhez adományozó okirat és pénzjutalom jár.

Budapesten a városi közlekedés világviszonylatban is gazdag örökséggel rendelkezik. Ezt az örökséget ápolni, gyarapítani kell, Balázs Mór életművéhez méltó módon.

IRODALOM

A főváros tömegközlekedésének másfél százada. Kiadja: a Budapesti Közlekedési Vállalat. (87/2645 Franklin Nyomda, Budapest.